Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7452**

19. Wahlperiode 30.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner, Stefan Schmidt, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Renate Künast, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Verkehrssektor in Deutschland und Europa steht am Scheideweg: Der bisherige Wachstumspfad im Personen- und Güterverkehr basierend auf dem dominierenden Pkw- und Lkw-Verkehr mit fossilen Kraftstoffen verschärft die Ressourcenabhängigkeit und hat mit seinen hohem CO2-Emissionen maßgeblichen Anteil an der Klimakrise, deren Auswirkungen immer stärker spürbar werden und deren Folgen zu massiven volkswirtschaftlichen Schäden führen können. Mit Blick auf die Pariser Klimaziele und die Anstrengungen, den Anstieg der Jahresmitteltemperatur möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, hat der Verkehrssektor die größte Bringschuld, um das CO2-Minderungsziel noch zu erreichen.

Doch trotz der prekären energie- und klimapolitischen Lage setzt die amtierende schwarz-rote Bundesregierung auf die untauglichen und gescheiterten verkehrspolitischen Rezepte der Vergangenheit: Statt energisch umzusteuern und die energieeffizienten Verkehrsmittel des Umweltverbunds mit der Schiene als Rückgrat massiv auszubauen, heizt Andreas Scheuer den Fernstraßenbau weiter an. Der mit überflüssigen Straßenbauprojekten übersättigte Bundesverkehrswegeplan 2030 beschert Deutschland in Verbindung mit den sprudelnden Einnahmen der Lkw-Maut – entgegen vollmundiger Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium – ein verkehrspolitisches Rollback, dass an die Straßenbauprogramme der 1960er- und 1970er-Jahre erinnert, aber mit zukunftsfähiger Mobilität wenig gemein hat.

Wer die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen will, muss jetzt die Weichen für die Verkehrswende stellen und auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung setzen.

Rückgrat der Verkehrswende ist eine moderne, leistungsfähige Bahn, die mit attraktiven Angeboten im Personen- wie Güterverkehr neue Fahrgäste und Kunden gewinnt. Die Schiene ist prädestiniert dafür, Leistungsträger einer ökologischen

Verkehrswende zu sein: Im Vergleich zum Straßenverkehr werden Personen und Güter mit einem Bruchteil der Energie, bei minimaler Flächeninanspruchnahme und einem Maximum an Sicherheit bewegt.

Doch 25 Jahre nach der Bahnreform ist der Schienenverkehr in Deutschland weit von überzeugenden Leistungen entfernt. Damit die Schiene ihren Marktanteil im Personen- und Güterverkehr ausbauen kann, braucht sie vor allem faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt und ein ausgebautes Schienennetz, das die Grundlage zunächst für die von der Koalition beschlossene Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr bis 2030 hin zum klimapolitisch notwendigen Ausbau schafft. Verkehrspolitisches Ziel muss es sein, in Deutschland ein Angebot zu gewährleisten, mit dem per Bahn jede Region des Landes zuverlässig, bequem und preiswert erreicht werden kann.

Die Funktion als Rückgrat der Verkehrswende kann die Schiene nur erfüllen, wenn die Investitionen in den Neu- und Ausbau des Netzes massiv angehoben und auf hohem Niveau verstetigt werden. Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schiene mit Schrumpfung des Netzes und Rückbau im Bestandsnetz bis in die jüngste Zeit wird beim Vergleich des Fernstraßennetzes und des DB-Hauptstreckennetzes besonders greifbar. Dieser Rückstand im Schienennetz ist nicht innerhalb einer Dekade aufzuholen, sondern bedarf einer langfristig angelegten Investitionsstrategie, deren Ergebnis deutlich höhere Kapazitäten auf den wichtigen Korridoren und in Netzknoten sein muss.

Den Rahmen für den künftigen Netzausbau bildet ein Deutschland-Takt, der für den Fahrgast kürzere Fahrzeiten, für möglichst viele Reisende günstige Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen und einen dichteren, leicht merkbaren Takt bringt.

Eine Bahn, die Fahrgäste durch gute Angebote überzeugt und zum Rückgrat der Verkehrswende wird, ist auch ein attraktiver Arbeitgeber. Lokführermangel und personelle Engpässe in kritischen Bereichen des Schienennetzes müssen der Vergangenheit angehören. Eine ausreichende personelle Ausstattung sowie tarifliche Entlohnung muss im Eisenbahnsektor sichergestellt sein, um bestmögliche Qualität, Service und Betriebssicherheit für Fahrgäste wie Kunden des Güterverkehrs langfristig zu gewährleisten.

Technische und organisatorische Barrieren - seien es nur über Treppen erreichbare Bahnsteige, Züge ohne Rampe bzw. Aufzug, fehlende Ansagen oder Anzeigen, zu knappe Anschlüsse oder unzureichende Dienstzeiten des Service-Personals – erschweren Menschen mit Behinderungen und anderen mobilitätseingeschränkten Personen das Reisen mit der Bahn. Auch deshalb muss der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr forciert werden.

Auch bei der Verringerung des Bahnlärms darf sich der Bahnsektor nicht auf dem Ziel ausruhen, den Bahnlärm bis 2020 zu halbieren. Die infrastruktur- und fahrzeugseitigen Lärmanforderungen müssen künftig so ausgestaltet werden, dass möglichst gar kein Lärm entsteht. Nur mit einer leisen Bahn finden die Verlagerungsziele bei den Bürgerinnen und Bürgern die notwendige Akzeptanz.

25 Jahre nach der Bahnreform zeigen ansteigende Fahrgastzahlen im Personenverkehr, dass von Jahr zu Jahr mehr Menschen die Bahn nutzen wollen. Doch auf der anderen Seite wächst unter Fahrgästen der Frust über die täglichen Unzulänglichkeiten und technischen Mängel insbesondere im Fernverkehr der DB. Ausgefallene Züge, Züge mit unzureichendem Service und vor allem immer wieder stark verspätete Züge prägen den Alltag der Bahnreisenden. Viele Verspätungen sind auf unterlassene Unterhaltung in der Vergangenheit und die intensive Bautätigkeit im Netz zurückzuführen. Doch oft liegen die Ursachen im Management der DB. Der Zustand der hoch verschuldeten DB ist – auch angesichts immer

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

weiter ansteigender Kosten für das Projekt „Stuttgart 21“ – prekär. Für eine bessere Bahn und bis 2030 mindestens verdoppelte Fahrgastzahlen können mutige Strukturentscheidungen der Politik und eine Investitionsoffensive nicht länger aufgeschoben werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis 2030 eine „Angebotsoffensive Bahn“ umzusetzen, mit der

1. in definierten Ausbaustufen ein Deutschland-Takt bundesweit eingeführt wird, der für den Fahrgast kurze Fahrzeiten, günstige Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen und einen dichten, leicht merkbaren Takt bringt,
2. beim Bundesverkehrsministerium eine Zentralinstanz zur Planung des Deutschland-Takts geschaffen wird, die in Abstimmung mit den Ländern in regelmäßigen Abständen einen Fernverkehrsplan mit den erforderlichen Betriebsleistungen des Schienenpersonenfernverkehrs entwickelt und fortschreibt,
3. die Angebotsplanung im Fernverkehr auf das Ziel ausgerichtet wird, bis spätestens 2030 die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr zu verdoppeln und danach weiter zu steigern,
4. der Fernverkehr auf der Schiene so gestaltet wird, dass auch nicht eigenwirtschaftlich zu betreibende Verbindungen angeboten werden, sofern diese für gute Taktangebote und zur regelmäßigen Erschließung weiterer Großstädte und Regionen sinnvoll sind,
5. zwischen den bedeutenden Verdichtungsräumen und Metropolregionen mindestens ein Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt wird,
6. im Zuge des Deutschland-Takts für alle Großstädte über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern mindestens ein Stundentakt im Fernverkehr angeboten wird,
7. Ferien- und Tourismusregionen wieder in das Fernverkehrsnetz mindestens im Zweistundentakt angebunden werden.

faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, indem

1. der Anspruch des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) endlich in politisches Handeln übersetzt wird und dafür gesorgt wird, dass die „Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und dass durch einen lauteren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.“ (s. § 1 Abs. 5 AEG),
2. die Nutzungsentgelte für die Schieneninfrastruktur („Trassen- und Stationspreise“, „Schienenmaut“) künftig nicht mehr nach dem Vollkostenprinzip festgesetzt werden, sondern sich an den Grenzkosten der Nutzung orientieren,
3. die EU-Wegekostenrichtlinie in Brüssel so weiterentwickelt wird, dass künftig die externen Kosten (Klimafolgekosten, Unfallkosten

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

usw.) des Lkw-Verkehrs vollumfänglich über die Lkw-Maut verursachergerecht angelastet werden,

4. sämtliche Mautausnahmen für E-Lkw bzw. gasbetriebene Lkw auf den Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs beschränkt bleiben,

5. die Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff schrittweise abgeschafft wird,

6. der derzeitige nationale Handlungsspielraum zur Erhöhung der Lkw-Maut voll ausgeschöpft wird,

7. die sogenannte Mautlücke für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts umgehend geschlossen wird und alle Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen künftig mautpflichtig sind,

8. die Kontrolldichte im Straßengüterverkehr erhöht wird und auf diese die Wettbewerbsverzerrung durch Missachtung von Tempolimits, Wochenendfahrverboten, Sozialstandards und technischen Vorschriften vermindert wird,

9. im innerdeutschen Flugverkehr Kerosin nach den im Verkehrsmarkt üblichen Energiesteuersätzen besteuert wird,

10. die Umsatzsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge umgehend abgeschafft wird,

11. die Fahrgastrechte unter den Verkehrsträgern angeglichen werden;

die Verkehrsinfrastrukturpolitik neu auszurichten und eine „Investitionsoffensive Bahn“ zu starten, indem

1. die Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes des Bundes im Bundeshaushalt 2020 auf zunächst 2,5 Milliarden Euro angehoben werden und innerhalb der Laufzeit der mittelfristigen Finanzplanung soweit erhöht werden, dass bis 2030 der von der Bundesregierung erkannte Vordringliche Bedarf im Bundesschienenwegeausbaugesetz („Bedarfsplan Schiene“) zuzüglich des noch nicht abschließend festgelegten Bedarfs für Vorhaben, die im Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt inklusive einem ausreichenden Angebot auf stark frequentierten Strecken stehen, bis 2030 weitgehend umgesetzt wird bzw. mindestens in Bau gehen kann,

2. die Aufnahmefähigkeit des Schienennetzes so gesteigert wird, dass bis zum Jahr 2030 die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr gegenüber heute verdoppelt werden kann,

3. die Planungskapazitäten bei der DB Netz AG aufgestockt werden, so dass alle Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs einschließlich der Vorhaben, die in Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt stehen sowie die Streckenelektrifizierungen bis 2030 in Betrieb genommen werden bzw. zur Baureife gebracht werden können,

4. die Genehmigungskapazitäten beim Eisenbahn-Bundesamt an die verstärkte Investitionstätigkeit im Bereich Aus- und Neubau angepasst werden,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5. der „Finanzierungskreislauf Straße“ („Straße finanziert Straße“) umgehend aufgelöst wird und die freiwerdenden Mittel der Lkw-Maut zur Absicherung der Finanzierung der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und weiterer Projekte der Verkehrswende (Elektrifizierungsprogramm, Streckenreaktivierungsprogramm, Bahnhofssanierungsprogramm sowie weitere Verkehrswendeprojekte des Umweltverbunds) verwendet werden,

6. ab 2025 keine neuen Fernstraßenvorhaben in Angriff genommen werden, da die Entwicklung des deutschen Fernstraßennetzes nach jahrzehntelanger Expansion als abgeschlossen angesehen werden muss. Es werden keine Neubauprojekte mehr begonnen; laufende Vorhaben und planerisch weit fortgeschrittene sind qualifiziert abzuschließen,

7. ein Elektrifizierungsprogramm aufgelegt wird, mit dem bis 2030 der Elektrifizierungsgrad des deutschen Eisenbahnnetzes von heute rund 60 auf 75 Prozent erhöht wird,

8. ein Streckenreaktivierungsprogramm aufgelegt wird, mit dem bis 2030 mindestens 2.000 Streckenkilometer reaktiviert werden,

9. ein Bahnhofssanierungsprogramm initiiert wird, mit dem Bahnhöfe und Stationen wieder zu „Visitenkarten“ der Städte und Gemeinden werden und das Ziel flächendeckender Barrierefreiheit deutlich schneller erreicht wird als nach derzeitigen Planungen vorgesehen,

10. stillgelegte Eisenbahnstrecken durch Trassensicherungsverträge in ihrem Bestand gesichert werden bzw. die Freistellung von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) weiter konditioniert wird;~~.~~

eine grundlegende Strukturreform des DB-Konzerns einzuleiten, in deren Rahmen

1. die zuverlässige Beförderung von Fahrgästen und der Transport von Gütern auf der Schiene das Kerngeschäft der Deutschen Bahn darstellt,

2. der Verkauf von DB Tochterunternehmen, die keine nennenswerten Beiträge zur Unterstützung des Kerngeschäfts leisten, umgesetzt wird und hierdurch freiwerdende Mittel in moderne Züge und eine leistungsfähige Infrastruktur investiert werden,

3. die Infrastruktur künftig ohne Gewinnerzielungsabsichten betrieben und instandgehalten wird,

4. in einem ersten Schritt die DB-Infrastrukturgesellschaften im Bereich „Fahrweg“, „Personenbahnhöfe“ und „Energie“ in einer Gesellschaft zusammenzuführen,

5. in einem weiteren Schritt die Netzsparte aus dem DB-Konzern herausgelöst und in ein bundeseigene Gesellschaft überführt wird, die keine Gewinnerzielungsabsichten verfolgt,

6. die Deutsche Bahn wirkungsvoller kontrolliert und mit klaren verkehrs- und umweltpolitischen Zielvorgaben gelenkt wird;~~.~~

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu fördern, indem

1. ein Gleisanschlussförderprogramm mit attraktiveren Konditionen geschaffen wird, mit dem bis 2030 mindestens 1.000 neue Gleisanschlüsse reaktiviert und neu geschaffen werden können,
2. Railports („Güterbahnhof 2.0“) bei der Förderung neuer Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr besonders berücksichtigt werden,
3. die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs verdoppelt wird,
4. das Investitionsprogramm zum Ausbau des Eisenbahnnetzes für Güterzüge bis 740 Meter Länge auf weitere Strecken ausgeweitet wird, bei denen durch Einführung des Deutschland-Takts Trassenkonflikte entstehen können,
5. für die Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung ein europäisch abgestimmter Standard definiert und ein Zeitplan zur Umrüstung des Güterwagenbestands vereinbart wird, um damit eine Grundvoraussetzung für die Automatisierung des Güterverkehrs zu schaffen und die enormen Potentiale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit heben zu können,
6. bahneigene Flächen in einem „Flächenpool Entwicklungspotential Schiene“ vor allem für den Bau und die Entwicklung neuer Zugangsstellen für den Güterverkehr auf der Schiene gesichert und vor Zweckentfremdung geschützt werden;

eine „Forschungsinitiative Schiene“ zu initiieren, mit der

1. das neu gegründete Zentrum für Schienenverkehrsforschung umgehend mit zusätzlichen Mitteln zum zügigen Beginn der Forschungsaktivitäten ausgestattet werden kann,
2. die Anwendungsforschung zur weitgehenden Automatisierung des Schienengüterverkehrs vorangetrieben wird, um zeitnah Lösungen zu bekommen, mit denen der Güterverkehr auf der Schiene Marktanteile durch verbesserte Wirtschaftlichkeit hinzugewinnen kann,
3. neue Angebote im Schienengüterverkehr für die Bedienung des Nah- und Regionalbereichs im Entfernungsbereich unter 300 Kilometer zur Anwendungsreife gebracht werden können.

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.